

Chambre des Représentants

SESSION 1968-1969.

13 JANVIER 1969.

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, faite à Guadalajara le 18 septembre 1961.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MÉSDAMES, MESSIEURS,

La Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et le Protocole portant modification de ladite Convention, signé à La Haye le 28 septembre 1955, ont fixé des règles de responsabilité du transporteur aérien, relatives au transport international des passagers, des bagages et du fret.

La Convention de Varsovie a été approuvée par la loi du 7 avril 1936 et le dépôt de l'instrument de ratification a eu lieu le 13 juillet suivant.

Le Protocole de La Haye a été approuvé par la loi du 30 juillet 1963 et le dépôt de l'instrument de ratification a eu lieu le 27 août 1963.

La Convention de Varsovie, dans sa forme originale ou amendée par le Protocole de La Haye, ne contient aucune disposition particulière relative aux cas où un contrat de transport international a été conclu par un transporteur — dénommé ci-après transporteur contractuel — alors que tout ou partie du transport convenu a été effectué par un autre transporteur non prévu au contrat — dénommé ci-après transporteur de fait —.

Ces cas peuvent se produire soit à la suite d'un affrètement ou d'une location d'un aéronef avec son équipage, soit à la suite d'une autorisation donnée même tacitement par le transporteur contractuel au transporteur de fait.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1968-1969.

13 JANUARI 1969.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Verdrag, ter aanvulling van het Verdrag van Warschau, tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer verricht door een ander dan de contractuele vervoerder, opgemaakt te Guadalajara op 18 september 1961.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het internationaal Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationaal luchtvervoer, op 12 oktober 1929 te Warschau ondertekend, en het Protocol tot wijziging van gezegd Verdrag, op 28 september 1955 te 's-Gravenhage ondertekend, bepalen regels van de aansprakelijkheid van de luchtvervoerder met betrekking tot het internationaal vervoer van passagiers, bagage en vracht.

Het Verdrag van Warschau is bij de wet van 7 april 1936 goedgekeurd en de nederlegging van de akte van bekrachtiging heeft de 13^e juli daaropvolgend plaatsgehad.

Het Protocol van 's-Gravenhage werd goedgekeurd bij de wet van 30 juli 1963 en de nederlegging van de akte van bekrachtiging geschiedde op 27 augustus 1963.

Het Verdrag van Warschau, in zijn oorspronkelijke vorm of zoals gewijzigd door het Protocol van 's-Gravenhage, bevat geen bijzondere bepaling betreffende de gevallen waarin een overeenkomst van internationaal vervoer afgesloten is door een vervoerder — hierna contractuele vervoerder genoemd — en het geheel of een gedeelte van dit overeengekomen vervoer bewerkstelligd is door een andere, niet in de overeenkomst voorziene vervoerder — hierna feitelijke vervoerder geheten —.

Deze gevallen kunnen zich voordoen hetzij als gevolg van een bevrachting of huur van een luchtvaartuig met zijn bemanning, hetzij als gevolg van een zelfs stilzwijgend door de contractuele vervoerder aan de feitelijke vervoerder gegeven machtiging.

En vue de déterminer dans ces cas, les responsabilités respectives du transporteur contractuel et du transporteur de fait un projet de convention a été préparé par le Comité juridique de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.); ce projet a été discuté à la Conférence diplomatique internationale de droit privé aérien, tenue à Guadalajara en août-septembre 1961. Le texte définitif de la Convention, élaboré par cette Conférence, a été ouvert à la signature le 18 septembre 1961.

Cette Convention complémentaire soumet le transporteur contractuel et le transporteur de fait aux règles de la Convention de Varsovie, amendée ou non par le Protocole de La Haye selon que le contrat de transport est régi par l'une ou par l'autre, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second pour le transport qu'il effectue.

Elle contient, en outre, les dispositions requises pour assurer l'application de ces règles au transport effectué par le transporteur de fait.

Les principales sont :

1° les actes et omissions du transporteur de fait et ceux de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions sont réputés être également ceux du transporteur contractuel et vice versa; toutefois le transporteur de fait n'est soumis à une responsabilité illimitée que pour les faits qui lui sont propres et non pour ceux du transporteur contractuel;

2° les préposés du transporteur de fait ou du transporteur contractuel, s'ils prouvent qu'ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, peuvent se prévaloir des limites de responsabilité applicables au transporteur dont ils relèvent;

3° le montant total de la réparation qu'un demandeur peut obtenir ne peut excéder l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge, soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait;

4° le demandeur a le choix d'intenter une action en responsabilité contre le transporteur contractuel ou contre le transporteur de fait ou contre les deux; si l'action est intentée contre l'un seulement, celui-ci a le droit d'appeler l'autre en intervention devant le tribunal saisi.

Par rapport à la Convention de Varsovie, le nombre de tribunaux compétents est élargi.

5° toute clause tendant à exonérer les transporteurs de leur responsabilité ou à établir une limite inférieure est déclarée nulle et de nul effet, sauf pour ce qui concerne l'exonération contractuelle par le transporteur des dommages résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

Cette Convention complémentaire à la Convention de Varsovie constitue un progrès réel tant pour les usagers que pour les transporteurs. Il s'indique donc que la Belgique, partie à la Convention de Varsovie et au Protocole de La Haye, procède à sa ratification.

Le projet de loi ci-joint soumet la Convention à l'approbation du Parlement.

L'article 2 a pour objet d'étendre les effets de la Convention aux transports effectués à l'intérieur de la Belgique, suivant en cela les lois du 7 avril 1936 approuvant la Convention de Varsovie et celle du 30 juillet 1963 approuvant le Protocole de La Haye.

Ten einde in deze gevallen de respectieve aansprakelijkheden te bepalen van de contractuele- en van de feitelijke vervoerder, werd door het juridisch Comité van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie (I.C.A.O.) een ontwerp van Verdrag opgesteld, hetwelk op de in augustus-september 1961 te Guadalajara gehouden diplomatieke Conferentie van privaat luchtvaartrecht werd besproken. De door deze Conferentie opgestelde definitieve tekst van het Verdrag werd op 18 september 1961 voor ondertekening opgesteld.

Dit aanvullend Verdrag onderwerpt de contractuele- en de feitelijke vervoerder aan de bepalingen van het Verdrag van Warschau, in zijn oorspronkelijke vorm of zoals gewijzigd door het Protocol van 's-Gravenhage naar gelang de vervoerovereenkomst onder het ene of het andere valt, de eerste voor het gehele in de overeenkomst voorziene vervoer, de tweede alleen voor het vervoer dat hij bewerkstelligt.

Het bevat tevens de vereiste bepalingen om de toepassing van deze regels op het door de feitelijke vervoerder bewerkstelligd vervoer te verzekeren.

De voornaamste zijn :

1° de handelingen en nalatigheden van de feitelijke vervoerder en van zijn ondergeschikten handelende in de uitoefening van hun dienstbetrekking worden geacht tevens handelingen en nalatigheden te zijn van de contractuele vervoerder en omgekeerd behalve dat de feitelijke vervoerder enkel onbeperkt aansprakelijk zal zijn voor de daden die hem eigen zijn en niet voor deze van de contractuele vervoerder;

2° de ondergeschikten van de feitelijke of van de contractuele vervoerder kunnen, indien zij bewijzen dat zij gehandeld hebben in de uitoefening van hun dienstbetrekking, zich beroepen op de aansprakelijkheidsgrenzen die van toepassing zijn op de vervoerder waarvan zij de ondergeschikten zijn;

3° het totale bedrag van de schadevergoeding dat een eiser kan bekomen kan niet hoger zijn dan het hoogste bedrag dat ten laste kan worden gebracht van hetzij de contractuele vervoerder, hetzij de feitelijke vervoerder;

4° de eiser heeft de keuze een rechtsvordering terzake van de aansprakelijkheid in te stellen tegen de contractuele vervoerder of de feitelijke vervoerder of tegen beiden. Indien de rechtsvordering wordt ingesteld tegen slechts één van deze vervoerders heeft deze het recht de andere mede in rechte te doen verschijnen.

Ten overstaan van het Verdrag van Warschau wordt het aantal bevoegde rechtbanken uitgebreid.

5° elk beding strekkende tot ontheffing van de vervoerders van hun aansprakelijkheid of tot vaststelling van een lagere grens is nietig en van onwaarde behalve voor wat betreft de contractuele bevrijding door de vervoerder van de schade voortvloeiend uit de aard of het eigen gebrek van de vervoerde goederen.

Dit Verdrag ter aanvulling van het Verdrag van Warschau betekent een wezenlijke vooruitgang zo voor de gebruikers als voor de vervoerders. Het is derhalve aangewezen dat België, dat Partij is bij het Verdrag van Warschau en bij het Protocol van 's-Gravenhage, tot de bekrachtiging ervan overgaat.

Bijgevoegd ontwerp van wet onderwerpt het Verdrag aan de goedkeuring van het Parlement.

Artikel 2 strekt er toe de uitwerking van het Verdrag ook toepasselijk te maken op de transporten uitgevoerd binnen het Belgisch grondgebied, zulks in navolging van de wet van 7 april 1936 tot goedkeuring van het Verdrag van Warschau en van deze van 30 juli 1963 tot goedkeuring van het Protocol van 's-Gravenhage.

Nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi ci-contre.

Wij hebben de eer U voor te stellen het bijgaand wetsontwerp aan te nemen.

Le Ministre des Affaires étrangères,

De Minister van Buitenlandse Zaken,

P. HARMEL.

Le Ministre du Commerce extérieur,

De Minister van Buitenlandse Handel,

H. FAYAT.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 7 décembre 1968, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la convention, complémentaire à la convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, faite à Guadalajara le 18 septembre 1961 », a donné le 23 décembre 1968 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de

MM. :

G. VAN BUNNEN, *conseiller d'Etat, président;*
J. MASQUELIN,

Madame :

G. CISELET, *conseillers d'Etat;*

MM. :

P. DE VISSCHER,
M. VERSCHULDEN, *assesseurs de la section de législation;*
G. DE LEUZE, *greffier adjoint, greffier.*

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. VAN BUNNEN.

Le rapport a été présenté par M. W. LAHAYE, auditeur général adjoint.

Le Greffier,
(s.) G. DE LEUZE.

Le Président,
(s.) G. VAN BUNNEN.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 7^e december 1968 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het verdrag, ter aanvulling van het verdrag van Warschau, tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer verricht door een ander dan de contractuele vervoerder, opgemaakt te Guadalajara op 18 september 1961 », heeft de 23^e december 1968 het volgende advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit

de HH. :

G. VAN BUNNEN, *staatsraad, voorzitter;*
J. MASQUELIN,

Mevrouw :

G. CISELET, *staatsraden;*

de HH. :

P. DE VISSCHER,
M. VERSCHULDEN, *bijzitters van de afdeling wetgeving;*
G. DE LEUZE, *adjunct-greffier, greffier.*

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. VAN BUNNEN.

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. LAHAYE, adjunct-auditeur-generaal.

De Griffier,
(get.) G. DE LEUZE.

De Voorzitter,
(get.) G. VAN BUNNEN.

PROJET DE LOI**BAUDOUIN, ROI DES BELGES,***A tous, présents et à venir, SALUT.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre du Commerce extérieur et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre du Commerce extérieur et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1.

La Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, faite à Guadalajara le 18 septembre 1961, sortira son plein et entier effet.

Art. 2.

Aussi longtemps que la Convention sera en vigueur à l'égard de la Belgique, les Belges comme les étrangers pourront revendiquer à leur profit l'application de ses dispositions. Elles s'appliqueront à tout transport de personnes, bagages ou marchandises effectué dans les conditions prévues par la Convention, même lorsque le point de départ et le point de destination sont situés en territoire belge.

Donné à Motril (Espagne), le 27 décembre 1968.

WETSONTWERP**BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,***Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.*

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Buitenlandse Handel en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Buitenlandse Handel en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1.

Het Verdrag, ter aanvulling van het Verdrag van Warschau, tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer verricht door een ander dan de contractuele vervoerder, opgemaakt te Guadalajara op 18 september 1961, zal volkomen uitwerking hebben.

Art. 2.

Zolang het Verdrag ten aanzien van België van kracht is, kunnen de Belgen evenals de vreemdelingen het voordeel van de toepassing zijner bepalingen opeisen. Zij zijn van toepassing op elk vervoer van personen, bagage of goederen in de voorwaarden bij het Verdrag voorzien, zelfs zo het vertrekpunt en het punt van bestemming op Belgisch grondgebied zijn gelegen.

Gegeven te Motril (Spanje), 27 december 1968.

BAUDOUIN.**PAR LE ROI :***Le Ministre des Affaires étrangères,***P. HARMEL.***Le Ministre du Commerce extérieur,***H. FAYAT.***Le Ministre des Communications,***A. BERTRAND.****VAN KONINGSWEGE :***De Minister van Buitenlandse Zaken,**De Minister van Buitenlandse Handel,**De Minister van Verkeerswezen,*

CONVENTION

complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel.

Les Etats signataires de la présente Convention,

Considérant que la Convention de Varsovie ne contient pas de disposition particulière relative au transport aérien international effectué par une personne qui n'est pas partie au contrat de transport;

Considérant qu'il est donc souhaitable de formuler des règles applicables à cette situation;

sont convenus de ce qui suit :

Article I.

Dans la présente Convention :

a) « Convention de Varsovie » signifie soit la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, soit la Convention de Varsovie, amendée à La Haye en 1955, selon que le transport, aux termes du contrat visé à l'alinéa b), est régi par l'une ou par l'autre;

b) « transporteur contractuel » signifie une personne partie à un contrat de transport régi par la Convention de Varsovie et conclu avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur.

c) « transporteur de fait » signifie une personne, autre que le transporteur contractuel, qui, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport prévu à l'alinéa b) mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la Convention de Varsovie. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article II.

Sauf disposition contraire de la présente Convention, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article premier, alinéa b), est régi par la Convention de Varsovie, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la Convention de Varsovie, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Article III.

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les limites prévues à l'article 22 de la Convention de Varsovie. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la Convention de Varsovie, aucune renonciation à des droits prévus par ladite Convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de ladite Convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

Article IV.

Les ordres ou protestations à notifier au transporteur, en application de la Convention de Varsovie, ont le même effet qu'ils soient adressés au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les ordres visés à l'article 12 de la Convention de Varsovie n'ont d'effet que s'ils sont adressés au transporteur contractuel.

(Vertaling.)

VERDRAG

ter aanvulling van het Verdrag van Warschau, tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer verricht door een ander dan de contractuele vervoerder.

De Staten die dit Verdrag hebben ondertekend,

Overwegende, dat het Verdrag van Warschau geen bijzondere bepalingen bevat inzake het internationale luchtvervoer, bewerkstelligd door een persoon die geen partij is bij de vervoersovereenkomst;

Overwegende, dat het derhalve wenselijk is, regels op te stellen die in een dergelijke situatie van toepassing zijn;

zijn overeengekomen als volgt :

Artikel I.

In dit Verdrag wordt verstaan onder :

a) « Verdrag van Warschau » : hetzij het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, ondertekend te Warschau op 12 oktober 1929, hetzij het Verdrag van Warschau als gewijzigd te 's-Gravenhage in 1955, al naar gelang het vervoer krachtens de voorwaarden van de onder b) genoemde overeenkomst onder het ene of het andere verdrag valt;

b) « contractuele vervoerder » : een persoon die partij is bij een vervoersovereenkomst die onder het Verdrag van Warschau valt en gesloten is met een passagier of een bevrachter of met een persoon die optreedt namens de passagier of de bevrachter;

c) « feitelijke vervoerder » : een persoon niet zijnde de contractuele vervoerder, die op grond van een machtiging van de contractuele vervoerder het geheel of een gedeelte van het onder b) genoemde vervoer bewerkstelligt, doch niet een opvolgende vervoerder is in de zin van het Verdrag van Warschau. Zonder bewijs van het tegendeel wordt het bestaan van een dergelijke machtiging aangenomen.

Artikel II.

Indien een feitelijke vervoerder het geheel of een gedeelte bewerkstelligt van een vervoer dat overeenkomstig de in artikel I, onder b) genoemde overeenkomst onder het Verdrag van Warschau valt, zijn zowel de contractuele als de feitelijke vervoerder, behalve indien in dit Verdrag anders is bepaald, onderworpen aan de bepalingen van het Verdrag van Warschau, de eerste voor het gehele in de overeenkomst voorziene vervoer, de tweede alleen voor het vervoer dat hij bewerkstelligt.

Artikel III.

1. De handelingen en nalatigheden van de feitelijke vervoerder en van zijn ondergeschikten, handelende in de uitoefening van hun dienstbetrekking, worden met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder bewerkstelligde vervoer geacht tevens handelingen en nalatigheden te zijn van de contractuele vervoerder.

2. De handelingen en nalatigheden van de contractuele vervoerder en zijn ondergeschikten, handelende in de uitoefening van hun dienstbetrekking, worden met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder bewerkstelligde vervoer geacht tevens handelingen en nalatigheden te zijn van de feitelijke vervoerder. Niettemin zal geen van deze handelingen en nalatigheden de feitelijke vervoerder aansprakelijk kunnen maken boven de in artikel 22 van het Verdrag van Warschau gestelde grenzen. Geen bijzonder beding krachtens hetwelk de contractuele vervoerder verplichtingen op zich neemt, die niet door het Verdrag van Warschau zijn opgelegd, geen afstand van rechten die bij dat Verdrag worden verleend en geen bijzondere verklaring omtrent het belang bij de aflevering, als bedoeld in artikel 22 van dat Verdrag, zullen van kracht zijn ten aanzien van de feitelijke vervoerder, tenzij hij daarin heeft toegestemd.

Artikel IV.

De opdrachten en protesten die op grond van het Verdrag van Warschau tot de vervoerder worden gericht, hebben hetzelfde gevolg ongeacht of zij tot de contractuele vervoerder dan wel tot de feitelijke vervoerder worden gericht. Niettemin zijn de opdrachten, bedoeld in artikel 12 van het Verdrag van Warschau, slechts van kracht indien zij gericht worden tot de contractuele vervoerder.

Article V.

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente Convention, au transporteur dont il est le préposé, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées aux termes de la Convention de Varsovie.

Article VI.

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

Article VII.

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

Article VIII.

Toute action en responsabilité, prévue à l'article VII de la présente Convention, doit être portée, au choix du demandeur, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée au transporteur contractuel, conformément à l'article 28 de la Convention de Varsovie, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

Article IX.

1. Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu de la présente Convention ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

2. En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le paragraphe précédent ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées.

3. Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article VIII.

Article X.

Sous réserve de l'article VII, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les deux transporteurs.

Article XI.

La présente Convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'article XIII, est ouverte à la signature de tout Etat qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

Article XII.

1. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires.

2. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement des Etats-Unis du Mexique.

Artikel V.

Wat het door de feitelijke vervoerder bewerkstelligde vervoer betreft kan iedere ondergeschikte van die vervoerder of van de contractuele vervoerder, indien hij bewijst dat hij gehandeld heeft in de uitoefening van zijn dienstbetrekking, zich beroepen op de aansprakelijkheidsgrenzen die krachtens dit Verdrag van toepassing zijn op de vervoerder waarvan hij de ondergeschikte is, tenzij wordt bewezen dat hij op zodanige wijze heeft gehandeld dat geen beroep kan worden gedaan op de aansprakelijkheidsgrenzen van het Verdrag van Warschau.

Artikel VI.

Wat het door de feitelijke vervoerder bewerkstelligde vervoer betreft kan het totale bedrag van de schadevergoeding dat van die vervoerder, van de contractuele vervoerder en van hun in de uitoefening hunner dienstbetrekking handelende ondergeschikten kan worden verkregen, niet hoger zijn dan het hoogste bedrag dat krachtens dit Verdrag ten laste kan worden gebracht van hetzij de contractuele vervoerder, hetzij de feitelijke vervoerder, met dien verstande dat geen van de in dit artikel genoemde personen aansprakelijk zal kunnen zijn boven de ten aanzien van hem toepasselijke grens.

Artikel VII.

Iedere rechtsvordering terzake van de aansprakelijkheid die betrekking heeft op het vervoer, bewerkstelligd door de feitelijke vervoerder, moet ter keuze van de eiser worden ingesteld tegen die vervoerder of de contractuele vervoerder of tegen beiden gezamenlijk of afzonderlijk. Indien de rechtsvordering wordt ingesteld tegen slechts één van deze vervoerders, zal deze vervoerder het recht hebben de andere vervoerder mede in rechte te doen verschijnen, waarbij de rechtspleging wordt beheerst door de wet van de rechter voor wie de vordering is aanhangig gemaakt.

Artikel VIII.

Iedere rechtsvordering terzake van aansprakelijkheid, bedoeld in artikel VII van dit Verdrag, moet ter keuze van de eiser worden ingesteld hetzij voor de rechter waar een rechtsvordering kan worden ingesteld tegen de contractuele vervoerder, op grond van artikel 28 van het Verdrag van Warschau, hetzij voor de rechter van de woonplaats van de feitelijke vervoerder of van de plaats waar de hoofdzetel van diens onderneming is gevestigd.

Artikel IX.

1. Elk beding, strekkende tot ontheffing van de contractuele vervoerder of de feitelijke vervoerder van zijn aansprakelijkheid onder dit Verdrag of tot vaststelling van een lagere grens dan die welke in dit Verdrag is bepaald, is nietig en van onwaarde, maar de nietigheid van dat beding heeft niet de nietigheid tengevolge van de overeenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit Verdrag.

2. Wat het door de feitelijke vervoerder bewerkstelligde vervoer betreft, is het voorgaande lid niet van toepassing op de bepalingen betreffende verlies of schade tengevolge van de aard of eigen gebrek van de vervoerde goederen.

3. Nietig zijn alle bedingen in de vervoersovereenkomsten en alle bijzondere overeenkomsten, getroffen vóór het ontstaan van de schade, waarbij de partijen van de bepalingen van dit Verdrag zouden afwijken, hetzij door aanwijzing van de wet die zou moeten worden toegepast, hetzij door een wijziging van de voorschriften betreffende de bevoegdheid van de rechter. Niettemin zijn ten aanzien van het vervoer van goederen bedingen betreffende arbitrage toegelaten binnen de grenzen van dit Verdrag, indien de arbitrage moet plaats hebben binnen het rechtsgebied van de rechters, bedoeld in artikel VIII.

Artikel X.

Met uitzondering van artikel VII kan geen bepaling van dit Verdrag worden uitgelegd als invloed te hebben op de rechten en verplichtingen tussen de vervoerders onderling.

Artikel XI.

Tot de datum waarop dit Verdrag overeenkomstig de bepalingen van artikel XIII in werking treedt, blijft het opengesteld voor ondertekening door elke Staat die op die datum lid is van de Organisatie der Verenigde Naties of van één der Gespecialiseerde Organisaties.

Artikel XII.

1. Dit Verdrag moet worden bekrachtigd door de Staten die het hebben ondertekend.

2. De akten van bekrachtiging worden nedergelegd bij de Regering van de Verenigde Staten van Mexico.

Article XIII.

1. Lorsque la présente Convention aura réuni les ratifications de cinq États signataires, elle entrera en vigueur entre ces États le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du cinquième instrument de ratification. À l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès de l'Organisation des Nations Unies et de l'Organisation de l'Aviation civile internationale par le Gouvernement des États-Unis du Mexique.

Article XIV.

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout État membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

2. Cette adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement des États-Unis du Mexique et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

Article XV.

1. Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement des États-Unis du Mexique.

2. Cette dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par le Gouvernement des États-Unis du Mexique.

Article XVI.

1. Tout État contractant peut, lors de la ratification de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci ou ultérieurement, déclarer au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des États-Unis du Mexique que la présente Convention s'étendra à l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

2. Quatre-vingt-dix jours après la date de réception de ladite notification par le Gouvernement des États-Unis du Mexique, la présente Convention s'étendra aux territoires visés par la notification.

3. Tout État contractant peut, conformément aux dispositions de l'article XV, dénoncer la présente Convention séparément, pour tous ou pour l'un quelconque des territoires que cet État représente dans les relations extérieures.

Article XVII.

Il ne sera admis aucune réserve à la présente Convention.

Article XVIII.

Le Gouvernement des États-Unis du Mexique notifiera à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée :

a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;

b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;

c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément au premier paragraphe de l'article XIII;

d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;

e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XVI et la date de réception.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Guadalajara, le dix-huitième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante-et-un en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi. Le Gouvernement des États-Unis du Mexique établira une traduction officielle du texte de la Convention en langue russe.

La présente Convention sera déposée auprès du Gouvernement des États-Unis du Mexique où, conformément aux dispositions de l'article XI, elle restera ouverte à la signature et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à tous les États membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une Institution spécialisée.

Artikel XIII.

1. Zodra vijf Staten die het Verdrag hebben ondertekend, hun akten van bekrachtiging hebben nedergelegd, treedt het tussen hen in werking op de negentigste dag na de nederlegging van de vijfde akte van bekrachtiging. Voor iedere Staat die het daarna bekrachtigt, treedt het in werking op de negentigste dag na de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging.

2. Zodra dit Verdrag in werking treedt, wordt het door de Regering van de Verenigde Staten van Mexico bij de Verenigde Naties en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie geregistreerd.

Artikel XIV.

1. Elke Staat die lid is van de Organisatie der Verenigde Naties of van één der Gespecialiseerde Organisaties kan tot dit Verdrag toetreden nadat het in werking is getreden.

2. De toetreding heeft plaats door de nederlegging van een akte van toetreding bij de Regering van de Verenigde Staten van Mexico en wordt op de negentigste dag na de nederlegging van kracht.

Artikel XV.

1. Elke Verdragsluitende Staat kan dit Verdrag opzeggen door een kennisgeving aan de Regering van de Verenigde Staten van Mexico.

2. De opzegging wordt van kracht zes maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving van opzegging door de Regering van de Verenigde Staten van Mexico.

Artikel XVI.

1. Elke Verdragsluitende Staat kan ten tijde van de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging van of toetreding tot dit Verdrag, of op enig tijdstip daarna, door een mededeling aan de Regering van de Verenigde Staten van Mexico verklaren dat het Verdrag mede van toepassing is op een of meer van de grondgebieden voor welke buitenlandse betrekkingen deze Staat verantwoordelijk is.

2. Negentig dagen na ontvangst van deze mededeling door de Regering van de Verenigde Staten van Mexico, is dit Verdrag van toepassing op de in de mededeling genoemde grondgebieden.

3. Elke Verdragsluitende Staat kan dit Verdrag overeenkomstig de bepalingen van artikel XV afzonderlijk opzeggen voor een of meer van de grondgebieden voor welke buitenlandse betrekkingen deze Staat verantwoordelijk is.

Artikel XVII.

Ten aanzien van dit Verdrag kan geen voorbehoud worden gemaakt.

Artikel XVIII.

De Regering van de Verenigde Staten van Mexico deelt aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aan alle Staten die lid zijn van de Organisatie der Verenigde Naties of van één van de Gespecialiseerde Organisaties, mede :

a) elke ondertekening van dit Verdrag en de datum van die ondertekening;

b) de nederlegging van elke akte van bekrachtiging van of van toetreding tot dit Verdrag;

c) de datum, waarop dit Verdrag overeenkomstig artikel XIII, lid 1, in werking treedt;

d) de ontvangst van elke mededeling van opzegging en de datum van ontvangst;

e) de ontvangst van elke krachtens artikel XVI gedane verklaring of mededeling en de datum van ontvangst.

Ten blijk van waarvan de ondergetekende Gevolmachtigden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Guadalajara, de achttiende september negentienhonderd eenenzestig, in drie authentieke teksten in de Engelse, de Franse en de Spaanse taal. In geval van tegenstrijdigheid is de tekst in de Franse taal, in welke taal het Verdrag van Warschau van 12 oktober 1929 was opgesteld, doorslaggevend. De Regering van de Verenigde Staten van Mexico zal een officiële vertaling van de tekst van het Verdrag in de Russische taal doen opstellen.

Dit Verdrag zal worden nedergelegd bij de Regering van de Verenigde Staten van Mexico, waar het, overeenkomstig artikel XI, blijft opgesteld voor ondertekening, en deze Regering zal gewaarmerkte afschriften daarvan zenden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aan alle Staten die lid zijn van de Organisatie der Verenigde Naties of van één der Gespecialiseerde Organisaties.

Cette Convention a été signée par les Plénipotentiaires des pays suivants :

Allemagne (République fédérale), Australie, Belgique (M. Wéry, Ambassadeur de Belgique à Mexico), Biélorussie, Brésil, Chine, Cuba, France, Guatemala, Honduras, Hongrie, Indonésie, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Philippines, Pologne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Saint-Siège, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Ukraine (R.S.S.), U.R.S.S., Venezuela.

Dit Verdrag werd door de Gevolmachtigden van volgende landen ondertekend :

Duitsland (Bondsrepubliek), Australië, België (de heer Wéry, Ambassadeur van België te Mexico), Wit-Rusland, Brazilië, China, Cuba, Frankrijk, Guatemala, Honduras, Hongarije, Indonesië, Mexico, Noorwegen, Nederland, Filippijnen, Polen, Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, Heilige Stoel, Zweden, Zwitserland, Tsjechoslovakije, Oekraïne (S.S.R.), U.S.S.R., Venezuela.